

85.362

**Dringliche Interpellation Cavadini  
Schwerverkehrsabgabe  
Interpellation urgente Cavadini  
Redevance sur les poids lourds**

*Wortlaut der Interpellation vom 5. März 1985*

Der Bundesrat tut sich sehr schwer damit, die von Volk und Ständen beschlossene Schwerverkehrsabgabe durchzusetzen. Es gelingt ihm auch nicht, den Nachbarländern die Berechtigung dieser Massnahme klarzumachen, ohne dass die Schweizer Lastwagenhalter mit einer Vergeltungsabgabe belegt werden.

Angesichts dieser Umstände fragen wir den Bundesrat:

- Was will er unternehmen, um den Güter- und Warenverkehr über die Schweizer Grenzen zu gewährleisten?
- Welche Übergangsbestimmungen sieht er vor, um die angekündigten Vergeltungsmassnahmen der Nachbarländer zu verhindern und gleichzeitig dem Beschluss von Volk und Ständen Nachachtung zu verschaffen?

*Texte de l'interpellation du 5 mars 1985*

Devant les graves difficultés dans lesquelles le Conseil fédéral se trouve pour appliquer la décision du peuple et des cantons relative à la perception d'une taxe frappant les poids lourds, dans l'impasse où il se voit pour, d'une part, expliquer aux pays voisins le bien-fondé de la mesure et, d'autre part, ne pas exposer les transporteurs suisses à des taxes de rétorsion, les soussignés désirent interpellier le Conseil fédéral et lui demander:

- Quelles initiatives il entend prendre pour garantir la circulation des biens et des marchandises aux frontières du pays?
- Quelles dispositions transitoires il envisage pour éviter les mesures de rétorsion annoncées par les pays voisins tout en faisant respecter la décision du peuple et des cantons?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Bonnard, Bonny, de Chastonay, Cotti Gianfranco, Darbellay, Dirren, Dubois, Eisenring, Etique, Frei-Romanshorn, Grassi, Maître-Genève, Revaclier, Rime, Röthlin, Savary-Fribourg, Schärli, Schmidhalter, Wellauer (19)

**M. Cavadini:** En février 1984, le peuple et les cantons admettaient le principe d'une redevance sur les poids lourds. Le droit était établi et même si les libéraux se sont opposés à cette proposition, ils considèrent aujourd'hui qu'il convient d'appliquer la décision jusqu'à l'absurde, mais exclusivement. Car c'est vrai, l'application des dispositions pose plus de problèmes qu'elle n'apporte de solutions. Les passions s'enflamment, les enjeux institutionnels sont considérables, l'ordre public est menacé si la situation continue de pourrir. Nous n'entendons pas dire que les responsabilités sont uniques, car nous savons au contraire qu'elles sont partagées.

D'abord, le Conseil fédéral a mal évalué les répercussions possibles de la proposition. Il répondait, par exemple, à une interpellation Aliesch le 12 septembre 1984 de la manière suivante: «Nous continuons à estimer que le risque est faible de se trouver confrontés à des mesures de rétorsion injustifiées contre notre pays ou contre les transporteurs suisses à cause du prélèvement de la redevance sur les poids lourds.» Et plus loin dans la même réponse, je cite: «Le Conseil fédéral pense qu'il n'est pas opportun de se pencher davantage sur le problème des mesures de rétorsion.» *Errare humanum sed perseverare diabolicum!*

Qui d'abord a conduit le dossier des relations avec les pays voisins? Qui a conduit ce dossier? Le Département des finances, par les douanes? le Département de l'économie publique, avec le commerce extérieur? le Département de

l'intérieur, avec l'environnement? le Département des transports et des communications et de l'énergie dont c'est un peu l'affaire? Nous avons entendu des représentants de chacun de ces départements, mais il y a peut-être des silences plus éloquentes encore que les grandes déclarations: on a peu entendu le Département des affaires étrangères. N'est-il vraiment pas concerné?

Deuxièmement, le Parlement n'est pas innocent non plus. Nous avons fait nôtre un projet mal équilibré, insuffisamment étudié. La responsabilité du Législatif est engagée.

Troisièmement, les transporteurs eux-mêmes sont impliqués, eux qui ont poussé vivement le Conseil fédéral et les Chambres à renoncer à une taxe à l'essieu et à la distance pour lui substituer une taxe forfaitaire. Tout cela a conduit au désordre, à l'improvisation, donc à l'impasse. On peut rappeler, en outre, qu'un quart des camions de trafic international disparaîtraient si des mesures de rétorsion étaient appliquées. Des transporteurs suisses, ceux qui le peuvent, seraient tentés de faire immatriculer leurs véhicules à l'étranger, beau gâchis! Or ainsi, on a voulu gagner quelques millions et l'on va perdre tout son crédit.

D'abord voyons les choses sur le plan du droit. La redevance sur le trafic des poids lourds est-elle compatible avec les engagements internationaux contractés par la Suisse? S'agit-il d'un impôt ou s'agit-il d'une taxe? Dans un avis de droit, le professeur Malinverni, de Genève, retient la notion d'impôt d'abord en fonction du message du Conseil fédéral, dans lequel on trouve de fréquentes allusions aux finances de la Confédération. Mais le même Conseil fédéral dit ailleurs qu'il convient de couvrir les coûts d'infrastructure du trafic des poids lourds. D'ailleurs l'ambiguïté est ressentie par le gouvernement lui-même quand il dit: «Si cette redevance était instaurée en tant qu'impôt – donc c'est une hypothèse qui est retenue –, la redevance ne peut être considérée comme un simple émolument d'utilisation.» Pour conclure, et je cite encore: «L'expression de redevance doit s'entendre comme une expression recouvrant les termes d'impôt ou de contribution causale.» Il s'agit donc d'un impôt mixte, voilà qui ne simplifie rien. Quel en est donc l'aspect prépondérant? La proposition des Chambres confère à la redevance un caractère nettement fiscal. La brochure d'information du Conseil fédéral, avant la votation, parle bien d'une taxe sans affectation spéciale. Or, la constitution nous fait un devoir absolu de prévoir précisément le but d'une taxe pour la prélever. Les débats, les commentaires officiels ont ensuite accentué le bien-fondé du caractère fiscal de la redevance. Il s'agit donc d'un impôt pur et simple, conclut le professeur Malinverni, et nous sommes tentés de partager cette analyse.

Dès lors, cet impôt est-il compatible avec l'accord conclu par la Suisse avec les Communautés européennes et qui vise à créer une zone de libre-échange? L'article 3 du texte vise les marchandises et non les moyens qui les transportent. On peut donc dire qu'ici il n'y a peut-être pas contradiction, mais certaines clauses paraissent délicates à interpréter. De toute manière, la contradiction réside dans les objectifs généraux qui sont décrits dans l'article premier.

Pour ne pas prolonger, disons que la redevance est en contradiction avec les buts définis à l'article 2 de la convention instituant l'Association européenne de libre-échange. Elle l'est avec certaines dispositions de l'accord général sur les tarifs et le commerce du GATT. Elle est contraire à la volonté exprimée dans l'acte final de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe, elle est contraire aux conventions bilatérales de transport passées par la Suisse, et il en existe vingt-trois. Or, les traités internationaux l'emportent sur la législation interne. Quelle solution trouver? Pour les traités bilatéraux, soit on exonère les poids lourds provenant d'Etats avec lesquels on a conclu des conventions, soit on renégocie les accords, soit, enfin, on les dénonce. Pour les traités multilatéraux, les choses sont un peu plus difficiles. On ne peut imaginer convaincre tous les pays signataires d'une convention de se conformer au droit suisse. On ne peut pas dénoncer des traités qui sont d'une importance extrême sur le plan économique pour notre

pays. Peut-on dès lors renoncer à la perception de la redevance? Très difficile! On n'a donc théoriquement que le recours à une loi fédérale que permettrait l'article 17 à l'alinéa 5, c'est-à-dire de supprimer la redevance par la voie législative avant l'expiration du délai de dix ans. Cela ne prendrait que deux ou trois ans, alors courage!

Nous voulons conclure différemment. La décision populaire doit être respectée. Ce point est fondamental. Ni les Chambres ni le Conseil fédéral ne peuvent prendre d'initiative visant à détourner le vote du peuple et des cantons. Ce que le peuple a fait, il peut le défaire. Une initiative populaire pourrait demander l'abrogation de la mesure. Si elle aboutissait, elle devrait être traitée dans les délais les plus brefs. Mais cela ne résout pas le problème lancinant qui se pose ici et maintenant. Que peut-on faire? Les chemins sont rares, les chemins sont malaisés. On pourrait imaginer que la taxe ne soit perçue que sur les poids lourds immatriculés en Suisse et que la perception de cette taxe sur les poids lourds immatriculés à l'étranger soit momentanément suspendue; que le Conseil fédéral poursuive des négociations avec les Etats étrangers en vue d'une exonération réciproque des véhicules suisses à l'étranger et des véhicules étrangers en Suisse. Les accords passés bilatéralement sont nombreux, nous l'avons dit, ils sont au nombre de vingt-trois. Seize de ces accords portent formellement des clauses de renonciation réciproque. En fait, ils ne sont pas si différents les uns des autres qu'on ne puisse envisager une négociation semblable dans chaque cas. Notre groupe pourrait proposer une motion dans ce sens car nous ne voulons pas d'un détournement de la volonté populaire, pas plus que nous ne désirons la prolongation d'une situation bloquée. Les intérêts de notre pays sont trop sérieusement engagés dans cette affaire pour que nous puissions les négliger plus longtemps. Avoir raison contre tout le monde prouve simplement en politique qu'on a tort, et nous n'aimons guère avoir tort.

85.363

**Dringliche Interpellation  
der freisinnig-demokratischen Fraktion  
Schwerverkehrsabgabe  
Interpellation urgente  
du groupe radical-démocratique  
Redevance sur les poids lourds**

*Wortlaut der Interpellation vom 5. März 1985*

Angesichts der etwas verfahrenen Situation nach der Einführung der Schwerverkehrsabgabe bitten wir den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Resultate hat die Mission von Botschafter Lévy erbracht? Welche Retorsionsmassnahmen wären schlimmstenfalls in welchen Ländern zu erwarten?
2. Welche Auswirkungen auf die Struktur der Transportgewerbes sind nach Inkrafttreten allfälliger Retorsionsmassnahmen zu erwarten?
3. Wie beurteilt der Bundesrat die in interessierten Kreisen diskutierte Forderung, den Betroffenen allfällige Verluste aus Retorsionsmassnahmen zu ersetzen? Welche Kosten würden dem Bund daraus entstehen?
4. Ist der Bundesrat gegebenenfalls gewillt und in der Lage, die Belastung ausländischer Lastwagen für eine begrenzte Zeit zu sistieren, um Zeit für weitere Verhandlungen mit ausländischen Regierungen zu gewinnen?
5. Wie hoch schätzt der Bundesrat die Erträge der Schwerverkehrsabgabe unter den aktuellen Verhältnissen, insbe-

sondere unter Berücksichtigung der Pauschalierungen für ausländische Fahrzeuge?

6. Wann gedenkt der Bundesrat die Ergebnisse der zur Überprüfung der Strassenrechnung eingesetzten Kommission zu publizieren? Ist zu erwarten, dass die Begründung der Schwerverkehrsabgabe durch das Verursacherprinzip durch diesen Bericht aufrechterhalten werden kann?

*Texte de l'interpellation du 5 mars 1985*

Etant donné que notre pays se trouve dans une situation délicate depuis que la redevance sur les poids lourds a été introduite, nous prions le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Quels sont les résultats de la mission de l'ambassadeur Lévy? A quelles mesures de rétorsion faut-il s'attendre au pis aller, et dans quels pays?
2. Quels seraient, le cas échéant, les effets de mesures de rétorsion sur la branche des transports?
3. Dans les milieux intéressés, il est question de demander qu'on accorde le cas échéant aux transporteurs touchés une compensation pour les pertes subies du fait des mesures de rétorsion. Qu'en pense le Conseil fédéral? Quelle serait, pour la Confédération, la dépense résultant d'une telle mesure?
4. Le cas échéant, le Conseil fédéral a-t-il l'intention et la possibilité de suspendre, pour une durée limitée, le prélèvement de cette taxe sur les camions étrangers, afin de gagner du temps pour engager de nouvelles négociations avec certains gouvernements étrangers?
5. A combien le Conseil fédéral estime-t-il, dans la situation actuelle, les recettes provenant de la redevance sur les poids lourds, compte tenu notamment de l'imposition forfaitaire des véhicules étrangers?
6. Quand prévoit-il de publier les résultats des travaux de la commission chargée d'examiner le compte routier? Peut-on s'attendre à ce que ce rapport permette de confirmer la justification de la redevance sur les poids lourds par le principe de la causalité?

*Sprecher - Porte-parole: Villiger*

**Villiger:** Nachdem sich die Idee der Freilegung der Interessenbindungen in diesem Rat noch nicht völlig durchgesetzt zu haben scheint, möchte ich mit dem guten Beispiel vorangehen und darauf hinweisen, dass meine Firma über zwei Lastwagen verfügt.

Es scheint, dass die am 26. Februar 1984 von Volk und Ständen angenommene Schwerverkehrsabgabe nicht ganz so problemlos eingeführt werden kann, wie dies angenommen worden war.

Wer sich ein Bild über die Lage machen will, ist auf Presseberichte, Stellungnahmen der Betroffenen und bruchstückhafte Informationen aus dem Bundeshaus angewiesen. Ein aus solchen Informationen zusammengesetztes Mosaik führt zu vier nicht sehr erbaulichen Feststellungen:

1. Sowohl Vignette als auch Schwerverkehrssteuer haben unserem Image im Ausland erheblich geschadet. Man erhebt gegen uns den Vorwurf einer Art mittelalterlicher Brückenzollmentalität, und das gegen ein wirtschaftlich anscheinend ohnehin privilegiertes Land. Da mag durchaus auch etwas Neid gegenüber einem «Musterknaben» mitspielen, aber man sollte das doch in einem Land, das zum grossen Teil vom Freihandel und vom Tourismus lebt, nicht auf die leichte Schulter nehmen.
2. Obwohl in den Erläuterungen des Bundesrates zur Volksabstimmung zu lesen war, die Vorlage entspreche den internationalen Vereinbarungen, sind nun in vielen Ländern ernsthafte und gewichtige Retorsionen im Gespräch. Viele Regierungen sind anscheinend nicht bereit, teilweise aus zwingenden rechtlichen Gründen, auf solche Retorsionen zu verzichten. Eine Zeitung hat sogar behauptet, die Mission von Botschafter Lévy sei schlicht gescheitert. Es hat auch den Anschein, dass andere wichtige handelspolitische

## **Dringliche Interpellation Cavadini Scherwerverkehrsabgabe**

### **Interpellation urgente Cavadini Redevance sur les poids lourds**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.362
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	646-647
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 236

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.